



In einer Reihe von K&L-Betrieben schauen die AZT-Experten derzeit den Mitarbeitern über die Schulter.

Zu Gast beim Werte-Check-up

Das Allianz Zentrum für Technik unterzieht seine Lackierzeit- und Materialwerte momentan einem groß angelegten Check-up. Wir haben eine der an dieser Studie teilnehmenden Werkstätten besucht.

Füller auftragen, schleifen, reinigen, abkleben – eigentlich ist das ein ganz normaler Auftrag, der gerade in der Raschke GmbH bearbeitet wird. Allerdings findet die Reparatur vor drei Zuschauern, allesamt Lackierer- oder Karosseriebaumeister, statt, die es sehr genau nehmen. Jeder Arbeitsschritt wird gestoppt und dokumentiert, jedes Blatt Schleifpapier wird erfasst und sogar das benutzte Abklebeband wird auf die Briefwaage gelegt. Die Firma Raschke im oberbayerischen Traunstein ist einer von zahlreichen Betrieben, die an einer groß angelegten Untersuchung des Allianz Zentrums für Technik (AZT) teilnehmen. Ziel der Untersuchung ist ein Check-up

der in vielen Betrieben in- und außerhalb Deutschlands verwendeten AZT-Lack- und Materialwerte.

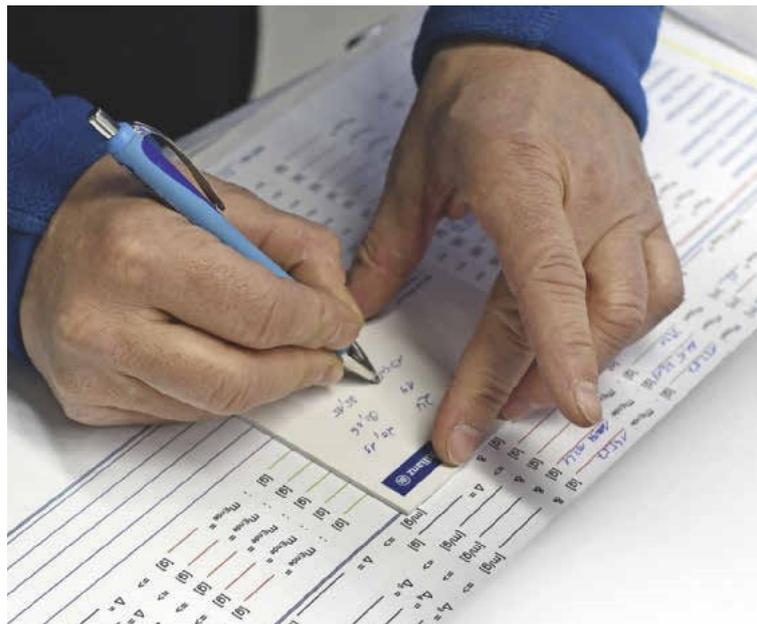
Kalkulationswerte anpassen

„Wenn sich Marktgegebenheiten verändert haben, sind wir natürlich gefordert, diese zu analysieren und bei unseren Kalkulationswerten zu berücksichtigen“, erklärt Thomas Behl, beim AZT Projektleiter Zeit- und Materialstudien. Unsere letzten größeren Untersuchungen in Betrieben zielten eher auf konkrete Fragestellungen ab – da wollten wir zum Beispiel wissen, wie sich die Umstellung von lösemittelhaltigen auf Wasserlacke oder von Ab-

deckpapier auf Folie auswirkt. Bei der jetzigen Untersuchung stellen wir den kompletten Prozess auf den Prüfstand – von der Übergabe aus der Karosserieabteilung bis zum Finish.“



Michael Raschke: „Ich würde schon sagen, dass manche Dinge einfach zeitaufwendiger geworden sind.“ (Fotos: M. Rehm)



Lackieraufträge werden dabei in zahlreiche einzelne Arbeitsschritte unterteilt und nach REFA-Methode dokumentiert.

Die dabei verbrauchten Materialien werden von Bernhard Ritter von Weinzierl (AZT) aufs Gramm genau erfasst.

Repräsentatives Spektrum

Bei der Raschke GmbH hat sich das dreiköpfige AZT-Team für eine Woche eingemietet. Dabei ist man darauf angewiesen, ein repräsentatives Spektrum an Aufträgen zu erwischen. Nach REFA-Methodik in Einzelschritte zerlegt und untersucht wird, was an ganz regulären Aufträgen auf dem Hof steht. Natürlich sollen dabei möglichst viele unterschiedliche Tätigkeiten erfasst werden. „Insgesamt möchten wir bis zum Sommer mindestens 150 Zeitstudien, sprich Reparaturfälle analysiert haben“, erläutert Thomas Behl. „Pro Betrieb, den wir besuchen, erfassen wir zehn bis zwölf Fälle. Also werden wir im Rahmen dieser Studie mindestens zehn bis zwölf Betriebe besuchen. Hinzu kommen einige Reparaturfälle, die wir im AZT untersuchen.“ Zur Teilnahme bereit erklärt haben sich deutlich mehr. Auch Firmenchef Michael Raschke musste nur kurz überlegen, als er vom AZT kontaktiert wurde. „Wir arbeiten seit Langem mit den AZT-Werten und ich finde das Verfahren einfach sehr korrekt“, erklärt der Lackierermeister. „Trotzdem würde ich sagen, dass manche Dinge einfach zeitaufwendiger geworden sind. Die Farbtonfindung ist durch die vielen Sonder- und Effekttöne sehr kompliziert geworden, der Finishaufwand hat sich dadurch, dass die Kunden sehr penibel sind, erhöht, und auch die festkörperreichen Klarlacke sind nicht so un-

kompliziert zu verarbeiten, wie oft behauptet wird.“

Was ist Marketing, was echt?

Natürlich kontrastiert dies vielfach mit den Marketing-Aussagen der Lack- und Zubehörlieferanten. „Egal, welches Produkt auf den Markt kommt – fast immer verspricht der Hersteller dabei eine Material- und Zeitersparnis“, weiß Thomas Behl. „Wir können das nur zur Kenntnis nehmen, aber ein Zweck unseres Werte-Check-ups ist natürlich auch, zu untersuchen, wo sich Reparaturzeiten tatsächlich verkürzen.“ Bei den Materialwerten werden beim AZT generell die Listenpreise der Premium-Material- und Lackhersteller zugrunde gelegt. Beim Lack ist Vielfalt Trumpf und man strebt an, über die Auswahl der Betriebe die Materialien aller in Deutschland vertretenen Hersteller zu berücksichtigen.

„Wir sind hier im Handwerk unterwegs“, erklärt Thomas Behl, „und wir wissen, dass die Ausstattung der Betriebe, die Arbeitsprozesse in den Werkstätten und auch die verwendeten Produkte variieren. Realistische und repräsentative Zeit- und Materialwerte werden wir also nur erhalten, wenn es gelingt, bei dem Check-up die ganze Vielfalt der Branche einzufangen.“ ■

www.azt-automotive.com



Lackmaterialien werden von Bruno Rauch (AZT) vor dem Gang in die Kabine abgewogen. Restmengen werden ebenso akribisch erfasst.



Ein Lackierauftrag, 79 Einzelpositionen

Wir sprachen mit Thomas Behl, beim AZT Projektleiter Zeit- und Materialstudien

Herr Behl, könnten Sie bitte beschreiben, wie Sie bei der Erhebung der Zeit- und Materialwerte vorgehen?

Es gibt seit fast hundert Jahren die REFA-Methodik zur Arbeitszeitermittlung. Das AZT hat mittlerweile langjährige Erfahrung darin, diese Methodik auf den Bereich der handwerklichen Fahrzeuglackierung zu übertragen. Ein Lackierauftrag ist beispielsweise bei uns in bis zu 79 Einzelpositionen unterteilt und füllt drei DIN-A4-Seiten. Natürlich kommen nicht alle Positionen bei jedem Auftrag vor, aber diejenigen, die jeweils notwendig sind und ausgeführt werden, erfassen wir und nehmen dabei die Zeit. Dies erfolgt – das ist ganz wichtig – im realen Betrieb ganz normaler Werkstätten.

Nun unterscheiden die sich ja sehr stark in puncto technische Ausstattung und verwendete Materialien ...

Richtig, daher kommt es bei der Auswahl der Betriebe und auch nachher bei der Auswahl der untersuchten Aufträge im Betrieb darauf an, das ganze

Spektrum der Branche wiederzugeben. Wir möchten große, kleine und mittlere Betriebe haben, die aus unterschiedlichen Regionen kommen, unterschiedlich ausgestattet sind und auch mit unterschiedlichen Materialien arbeiten. Wichtig bei den Materialien ist nur, dass branchenübliche Profi- bzw. Premiummaterialien verwendet werden.

Wenn wir nun einmal als Teilaspekt der Lackierung die Farbtonfindung herausnehmen – da gibt es ja eine große Vielfalt von Vorgehensweisen in den Betrieben. Die einen messen mit dem Spektrum, spritzen ein Musterblech und gehen dann ans Werk. Andere schauen zuerst nach der Farbpaspel. Manche sind dazu übergegangen, grundsätzlich einzulackieren, andere halten die Fläche so klein wie möglich ...

Ganz genau, all diese Vorgehensweisen erfassen wir und nehmen natürlich auch keinen Einfluss darauf, wie der jeweilige Mitarbeiter vorgeht. Auch die



„Am Ende muss ein repräsentatives Bild dessen stehen, was in den Lackierwerkstätten passiert.“

Thomas Behl

konkreten Reparaturfälle suchen wir uns nicht aus. Wenn ein Uni-Weiß lackiert werden soll, ist das gut. Wir freuen uns aber auch über einen komplizierten Dreischichter. Am Ende muss ein repräsentatives Bild dessen stehen, was in den Lackierwerkstätten passiert. Auf dieser Basis werden dann, wenn man so will, Durchschnittswerte für die einzelnen Auftragsarten und -schritte ermittelt.

Nun sind Sie ja mit den beteiligten Werkstätten in Kontakt – wo drückt denn in den Betrieben der Schuh?

Da gibt es einige Punkte, das Thema Farbtonfindung wird zum Beispiel häufig genannt. Oft gibt es aber auch Probleme, die unser System gar nicht erfasst. Der Übergabezustand Karosserie an Lack ist zum Beispiel ein Dauerbrenner. Da stellen auch wir manchmal fest, dass der Lackierer im Grunde zu viel Zeit damit zubringt, eine lackierfähige Oberfläche herzustellen. Das fließt in unsere Berechnung aber nicht ein, weil die lackierfähige Oberfläche ganz am Anfang des von uns untersuchten Prozesses steht. Und wie diese Oberfläche beschaffen sein muss, ist genau definiert. ■



Das AZT hat mittlerweile langjährige Erfahrung darin, die REFA-Methodik auf den Bereich der handwerklichen Fahrzeuglackierung zu übertragen. (Foto: M Rehm)